

SOCIÉTÉ DU RÉSEAU AÉRIEN TRANSAFRICAIN (1921-1924) Alger-Biskra-Touggourt...

Émanation du Bureau d'organisation économique
www.entreprises-coloniales.fr/empire/Bureau_organisation_economique.pdf

LE RÉSEAU AÉRIEN TRANSAFRICAIN (*L'Auto*, 2 septembre 1919)

Le réseau aérien transafricain, présidé par M. Paul Dhé, ancien directeur de l'Aéronautique militaire, s'est donné comme objet l'étude et la réalisation d'un réseau de lignes aériennes reliant entre elles et desservant les diverses colonies, protectorats et possessions françaises en Afrique.

Le réseau aérien transafricain mettra la France à même de développer son domaine africain.

En s'entourant de toutes les compétences en matière aéronautique et coloniale, en coordonnant les efforts de tous ceux qui adhéreront à son programme, le syndicat prépare tous les projets, devis, accords, conventions, etc., qui permettront de mettre sur pied dans des délais très courts une entreprise de cette nature comprenant non seulement l'organisation de services aériens mais aussi celle de l'infrastructure et de tous les services annexes.

CONSTITUTION

Société du Réseau aérien transafricain
(*La Cote de la Bourse et de la banque*, 29 décembre 1920)

Capital 720.000 fr. divisé en 1.440 actions de 500 fr. dont 800 d'apport attribuées au Bureau d'organisation économique (B. O. E.)*. Siège social, à Paris, 126, rue de Provence. Conseil d'administration : MM. Dhé*, Ferrus¹, Léauté*, de Vulitch² et

¹ Léonce Aimé Ferrus (Paris, 1857-Vincennes, 1934) : fils d'Anatole Aimé Ferrus, receveur des finances, chevalier de la Légion d'honneur ; frère de Marguerite, mariée à Albert Delatour, conseiller d'État, directeur général de la Caisse des dépôts et consignations. Polytechnicien, lieutenant-colonel d'artillerie, président de la commission technique de l'Automobile-Club de France, commandeur de la Légion d'honneur. Il se retrouve en déc. 1921, avec Vulitch, au conseil de l'Union générale coopérative.

² Nicolas Pierre Paul de Duchan (Douchan, Douschan) de Vulitch (Wullitch) : né à « Ocrocani » (?) (Russie) le 29 juin 1871. Fils de Pierre Nicolas de Vulitch, consul général de Turquie à Paris, officier de la Légion d'honneur, et de Félicie Kaiffe (Félicité Cociffi). Frère d'Antoine Wladimir de Vulitch (Raguse, 18 janvier 1876). Ingénieur de l'École des mines de Paris (1895). Fondateur (1910) et président des Charbonnages d'Ekatherine (Donetz), fondateur avec son frère de La Division Foncière : vente par étages (1913) ; administrateur des Soudières du Donetz (1913), de l'Union générale coopérative (déc. 1921), de la Société industrielle et commerciale pour l'Asie : construction et exploitation d'abattoirs (oct. 1922), des Établissements Nozal : négoce métallurgique (1923-1924), de la Société York : agriculture (1925), de la Société minière et industrielle de Plakalnitza (1928), y représentant les Charbonnages d'Ekatherine jusqu'à son éviction en 1930.

Lévêque* ³. Statuts déposés chez M^e Simon, à Paris. — *J. S. S. par actions*, 21 décembre 1920.

* Tous du Bureau d'organisation économique.

CONSTITUTION

Société du Réseau aérien transafricain

(*La Vie financière*, 5 janvier 1921)

Sous ce titre vient d'être constituée à Paris, avec siège social, 126, rue de Provence, société anonyme au capital de 720.000 francs, divisé en 1.440 actions de 500 fr. chacune, dont 500, entièrement libérées, ont été attribuées en représentation d'apports, et les 640 de surplus, à souscrire et à libérer. Il a été créé, en outre, 720 parts de fondateur dont 400 sont remises aux apporteurs, les 320 autres aux souscripteurs des actions à libérer en numéraire, à raison d'une part par deux actions.

La société a pour objet l'étude et la réalisation de toutes entreprises aériennes en tous pays et plus spécialement en Afrique ; l'exécution de toutes missions, plans, devis, etc., et de tous travaux et opérations diverses, préparatoires à ces entreprises.

L'assemblée constitutive du 24 novembre 1920 a nommé comme premiers administrateurs MM. Paul-François Dhé, industriel, président du conseil d'administration du Bureau d'organisation économique, 125, rue de Provence, à Paris ; Léonce Aimé Ferrus, lieutenant-colonel en retraite, commandeur de la Légion d'honneur, à Vincennes (Seine) ; Andre Léauté, ingénieur, demeurant à Paris, 26, rue Fabert, et Pierre Paul de Vulitch, ingénieur cvil des mines, 58, rue Taitbout, à Paris.

M. Pierre-Henri Lévêque, secrétaire du Bureau d'organisation économique à Paris, a été nommé commissaire des comptes.

LES LIGNES AÉRIENNES

Alger-Biskra

(*Les Ailes*, 23 juin 1921)

Le 12 avril 1922, à 10 h. 30, eut lieu à Biskra la pose du premier dé de ciment du hangar que le Service de la Navigation Aérienne fait installer pour l'aviation civile.

Le terrain d'atterrissage, se trouve à l'extrémité Sud de l'oasis de Beni-Mora, face au grand désert, au bord de la voie ferrée, qui se dirige sur Touggourt.

Étaient présents : M. Cazenave, maire de Biskra ; M. le commandant Berau, commandant le territoire de Touggourt ; M^{me} Berau ; Bou-Aziz-Ben-Gana, Bach-Agha des Ziban ; M. Seyer, ingénieur des mines de Constantine ; M. le Dr Crespin, président du syndicat d'initiative et M^{me} Crespin (en littérature Magali Boisnard, auteur de « l'Alerte au Désert ») ; M. Balleyguier, délégué par la Société du Réseau aérien

³ Pierre-Henri Lévêque (Villers-Cotterets, 6 mai 1889-Paris XIII^e, 28 sept. 1973) : docteur en droit, chevalier de la Légion d'honneur du 11 février 1919 comme capitaine de réserve au sous-secrétariat à l'aéronautique (cabinet technique), secrétaire du Bureau d'organisation économique, futur PDG de la Société de recherches et de perfectionnements industriels, fondée par Léauté.

transafricain et par la Compagnie Aérienne Française ; M. Ducas ⁴, directeur de la ligne aérienne Alger-Biskra.

À l'ombre de la palmeraie, M. Cazenave porta un toast au succès de l'aviation commerciale en Algérie et notamment à Biskra.

Le jour même, la municipalité adressa un télégramme à M. Laurent-Eynac, sous-secrétaire d'État, de l'Aéronautique, qui répondit par le câble suivant :

« Sous-Secrétaire d'État Aéronautique au maire de Biskra. Très sensible aux sentiments que vous m'exprimez à propos de l'inauguration Beni-Mora. J'applaudis sincèrement l'initiative si intéressante pour aéronautique française et vous félicite d'y avoir participé. Associerai mes efforts personnels à tous ceux faits pour développement lignes aériennes dans Afrique du Nord. »

La création du terrain d'aviation commerciale de Biskra marque la première étape de la réalisation du programme que le Gouvernement général de l'Algérie a établi d'accord avec le Gouvernement français.

Ce programme comporte dès cette année :

Le Service Alger-Biskra et l'organisation du tourisme aérien en Algérie.

Le Service Alger-Biskra concédé d'abord à la Société Nungesser-Aviation, est maintenant assuré par la Société du Réseau aérien transafricain, dont le président est le colonel Dhé, ancien directeur de l'Aéronautique au ministère de la Guerre.

Ce service fonctionnera régulièrement chaque année du 1^{er} octobre au 1^{er} juillet ; il permet d'assurer la liaison entre Alger et Biskra en moins de 3 heures, alors que le trajet par voie ferrée exige 18 heures.

Le premier voyage a été exécuté le 22 avril par MM. Ducas et Perrier transportant d'Alger à Biskra le courrier du Président de la République.

L'organisation du tourisme aérien en Algérie est concédée par l'État à la Compagnie aérienne française, qui établit dès cette année en Afrique du Nord des services de tourisme et de voyages sur commande, analogues à ceux qu'elle fait fonctionner depuis trois arts dans toute la France.

La présence de ces avions à Biskra permet d'effectuer dès maintenant dans les conditions les plus rapides et les plus confortables les excursions aux différentes oasis : Timard, Touggourt El-Oued, Ouargla, etc.

Il est facile de se rendre compte des avantages du voyage aérien dans ces pays, notamment, pour la visite de celles de ces oasis qui n'étaient accessibles jusqu'ici que par le moyen des chameaux dont la vitesse journalière est seulement de 40 kilomètres.

La ligne Alger-Biskra constitue la deuxième voie de pénétration ouverte au trafic. On sait que la première partant de Toulouse relie la Métropole au Maroc par Rabat et Casablanca à travers l'Espagne ; la deuxième Alger-Biskra sera reliée à Marseille à travers la Méditerranée ; la troisième Tunis-Gabès sera reliée à la Métropole par la Corse et Antibes; le tronçon Antibes-Ajaccio de cette dernière route est du reste en exploitation.

Ainsi se réalisent peu à peu l'installation et l'exploitation des grandes voies aériennes qui doivent relier la Métropole à nos possessions de l'Afrique du Nord et sillonner le Maroc, l'Algérie et la Tunisie.

La Ligne aérienne Marseille-Alger

⁴ Pierre Simon Ducas (Paris VIII^e, le 21 déc. 1889-t 8 fév. 1945) : chevalier de la Légion d'honneur du 19 déc. 19160 : pilote aviateur escadrille 91. Officier de la Légion d'honneur du 16 janvier 1926 : capitaine de réserve au 37^e régiment d'aviation (Maroc), vice-président de l'Association nationale des anciens combattants des Dardanelles. Commandeur du 16 juin 1933 : chef de bataillon au centre mobilisateur n° 32.

ELLE SERA INAUGURÉE PAR LE « NORDSTERN »
DANS LES PREMIERS JOURS D'OCTOBRE
(*L'Écho d'Alger*, 11 août 1921)

Paris, 10 août (De notre correspondant particulier), — Une commission composée de représentants du sous-secrétariat d'État à l'Aéronautique, du Service de la navigation aérienne et de la Société du réseau aérien transafricain, est allée récemment étudier à Alger les détails de la ligne aérienne Marseille-Alger. Cette commission vient de rentrer à Paris et de remettre au ministère un rapport favorable sur le projet de la ligne nouvelle que les lecteurs de *L'Écho d'Alger* savent devoir être inaugurée par le « Nordstern ».

En attendant la construction de grands rigides français, on utilisera les hangars actuels du Service de la marine d'Aubagne et de Baraki. Le rapport prévoit l'aménagement de ce dernier, dont le sol sera cimenté et muni de rails qui aideront l'entrée du dirigeable en diminuant la main-d'œuvre.

L'absence du ministre a seule retardé les dernières signatures de la convention avec la société exploitante.

D'ici peu de jours, on sera définitivement fixé sur la date des premiers voyages aériens du « Nordstern » qui, étant donné quelques travaux à effectuer encore aux points d'atterrissage peuvent être actuellement prévus pour les premiers jours d'octobre.

LE « NORDSTERN » VA ÊTRE REPARÉ

Versailles, 10 août.— L'ingénieur Cabiard, accompagné de huit ouvriers allemands, est arrivé cet après-midi à Versailles, venant d'Allemagne. Il est chargé de faire les réparations nécessaires pour la mise en état du dirigeable « Nordstern », endommagé lors de sa dernière sortie de Saint-Cyr.

COURRIER DE L'ALGÉRIE
Les événements et les hommes
(*Les Annales coloniales*, 20 avril 1922)

Il est de nouveau question de l'ouverture prochaine de la ligne aérienne Alger-Biskra. Tout d'abord, elle devait être exploitée par le pilote Nungesser, mais, pour des raisons diverses, c'est en définitive la Société du Réseau aérien transafricain qui en assurera la mise en service. On utilisera, au début, des avions d'un modèle assez ancien, mais à chacun desquels on a apporté quelques modifications de détail en vue du transport de deux passagers. Une quinzaine de ces avions ainsi transformés sont arriva à Alger où l'on procède à leur montage.

Cette ligne servira d'une façon remarquable les intérêts de l'Algérie ; à l'heure actuelle, le voyage Alger-Biskra, par les modes de locomotion terrestre, est peu pratique en raison de sa durée. Les avions relieront les deux villes en moins de quatre heures, facilitant ainsi les relations économiques entre le littoral et le Sud-Algérien.

Service postal par avion entre Alger et Biskra
(*La Dépêche algérienne*, 25 avril 1922)
(*L'Écho d'Alger*, 26 avril 1922)

À partir d'aujourd'hui, la Société du Réseau aérien transafricain assurera le transport des correspondances postales par avion entre Alger et Biskra.

D'Alger, le samedi et le mardi, à 15 h. 30.

De Biskra, le lundi et le mercredi, à 15 h. 30

Durée du trajet : 3 h. 30.

Taxe des correspondances. — Taxe ordinaire suivant les poids, augmentée d'une surtaxe afférente au transport aérien ainsi fixée : 75 centimes jusqu'à 20 grammes ; 1 fr. 50 au delà de 20 grammes jusqu'à 100 grammes ; 2 fr. 25 au-delà de 100 grammes jusqu'à 200 grammes, poids maximum pour l'admission des correspondances à transporter par la voie aérienne

Les correspondances à acheminer par la voie aérienne peuvent être déposées dans les boîtes aux lettres ou aux bureaux de poste la dernière levée aura lieu à la Recette Principale des Postes d'Alger et à Biskra, à 14 h. 20 ; la livraison du courrier à la Société du Réseau aérien transafricain est fixée à 14 h. 30.

Il est recommandé de porter sur les enveloppes la mention :

Par avion, de à.....

ALGER-BISKRA
en avion

UN DE NOS REDACTEURS INTERVIEWE
LE DIRECTEUR DU NOUVEAU SERVICE POSTAL ALGER-BISKRA
(*L'Écho d'Alger*, 26 avril 1922)

La première ligne postale régulière par la voie aérienne a commencé à fonctionner samedi entre Alger et Biskra.

Nous avons pu joindre le directeur de la « Société du réseau aérien transafricain », M. Ducas, un ancien as de l'aviation militaire, qui a bien voulu nous donner, pour les lecteurs de *L'Écho d'Alger* quelques renseignements sur le fonctionnement de la nouvelle ligne aérienne.

La Société du réseau aérien est placée sous la haute direction du colonel Dhé, ancien-directeur de l'Aéronautique.

Cette société, avec le concours financier de l'État, se propose d'organiser progressivement des services réguliers entre les principales villes d'Algérie.

Le premier de ces services a été constitué sur Alger-Biskra et c'est le pilote Perrier, emmenant avec lui comme passager M. Ducas, son directeur, qui a exécuté le premier voyage-commercial.

Partie samedi à 15 h. 30 d'Hussein-Dey, l'avion est arrivé à Biskra à 19 heures, après avoir fait escale à Bordj-bou-Arréridj.

Reparti de Biskra lundi à 14 h. 30. le même avion était de retour à Alger à 18 h. 30.

À chaque voyage, le courrier postal était transporté.

L'avion qui exécute ce service est un triplace de 190 chevaux et il peut transporter des voyageurs à un prix très abordable.

Au surplus, la Société met à la disposition du public des avions par faire des promenades au-dessus de la baie d'Alger.

Nous nous félicitons de voir enfin le service postal aérien entrer dans la voie de la réalisation, mais nous ne pouvons pas nous empêcher de manifester le regret que ces services n'aient pas débuté par les deux lignes Alger-Oran et Alger-Constantine, qui sont beaucoup plus importantes au point de vue du trafic.

La nécessité de ce double service s'impose à brève échéance.

Les relations postales entre la capitale et les deux grands chefs-lieux des départements voisins ne pourront que gagner à voir Oran et Constantine à quatre heures de distance d'Alger par une voie aussi sûre, aussi régulière et beaucoup plus rapide que la voie terrestre.

L'AÉRONAUTIQUE ALGÉRIENNE

LE SERVICE AÉRIEN ALGER-BISKRA

Depuis près d'un mois, avec une parfaite régularité, deux avions par semaine assurent les transports de voyageurs et du courrier
(*L'Écho d'Alger*, 18 mai 1922)

On a beaucoup vanté, avant et pendant le voyage présidentiel, les services aéronautiques du Maroc qui rendent, depuis quelques mois, de réels services à notre jeune protectorat et qui, au cours de la randonnée de M. Millerand, ont permis une grande rapidité de transports des plis officiels et des bandes cinématographiques. Et l'on a pensé souvent :

— Mais pourquoi n'avons-nous pas de pareils services en Algérie ?

Nous n'en avons pas eu, jusqu'ici, malgré des études nombreuses, parce que les grandes lignes prévues et qui doivent traverser la Méditerranée, ne sont pas au point. On manque, remarquerait M. de la Palisse, de terrains d'atterrissages entre Alger et Marseille, tandis que traverser le détroit de Gibraltar n'est qu'un jeu.

Notre budget ne permet pas, d'autre part, les libéralités du protectorat. C'est encore une raison de valeur.

Pourtant, l'an dernier, le colonel Sacconay, représentant du sous-secrétariat d'État de l'Aéronautique, obtenait des assemblées algériennes le vote d'un crédit d'un million destiné à aider la métropole dans l'organisation de lignes subventionnées.

Cette base acquise, des études ont été faites, par plusieurs sociétés de transports aériens, sous les auspices du gouvernement. L'une d'elles vient de s'installer. Le premier service d'aviation civile algérienne fonctionne à l'heure actuelle. C'est le service Alger-Biskra.

Il a été inauguré le samedi 22 avril, à la veille de l'arrivée à Biskra du cortège présidentiel et le premier avions venu d'Alger a survolé la revue de Sidi-Ghzel. Depuis, chaque samedi et chaque mercredi, à 2 h. 30 après-midi, un avion est parti, revenant à Alger le lundi et le jeudi, transportait les passagers et le courrier. Huit voyages aller et retour ont donc été effectués à ce jour, d'une durée moyenne de 3 h. 15 chacun, et cela représente un parcours de seize fois quatre cent kilomètres, sans qu'on ait eu à signaler le moindre accident.

« Il est vrai de dire que le service dirigé par M. Ducas est confié à des pilotes de grande valeur, MM. Perier [Perrier] et Guay, desquels on peut être certain qu'ils ne feront pas mentir cette vérité statistique aujourd'hui vérifiée que l'avion est le mode de locomotion le moins dangereux de tous. Le résultat, en tous cas, était à signaler, avant que soit interrompu pour la période d'été un service qui fonctionnera désormais régulièrement huit mois par an.

On va, à l'heure actuelle, en-trois heures et demi au maximum — le record établi par M. Perier est de 2 h. 15 — d'Alger à Biskra, confortablement, et pour un prix à peine supérieur à celui du voyage en première classe en chemin de fer, le trajet ferré le plus rapide étant de dix-huit heures.

Le public ne le sait peut-être pas assez. Il ignore aussi les avantages qu'il peut retirer de l'avion postal. Une lettre mise à la pote de Biskra à 2 heures, le lundi ou le jeudi, est le soir même à 6 heures à Alger. Un service de distribution immédiat ne manquera pas de l'améliorer d'ici peu. En tout cas, le progrès accompli sur les anciens horaires est déjà énorme.

Tels sont, simplement énoncés, les résultats pratiques, patents, du premier service de navigation aérienne dont est doté l'Algérie. Sa régularité nous est d'ores et déjà un garant des lignes à venir. Au mois d'octobre, lorsque les touristes anglais et américains viendrait hiverner sur notre sol, on peut être certain que la ligne Alger-Biskra sera appelée à doubler ses services, à assurer la correspondance des paquebots, à étendre son rayon d'action.

Car, Alger-Biskra, on s'en rend compte, ce n'est qu'une première étape. Sans être dans le secret des organisateurs, on peut prédire qu'ils ne tarderont pas à conduire passagers, touristes et courriers jusqu'à Touggourt, que, de là, ils pousseront jusqu'à Ouargla et que, de progrès en progrès, d'année en année, ils parviendront à conduire au Hoggar, puis au Niger, les hommes d'affaires qui suivront les simples curieux.

C'est l'avenir, mais c'est un avenir très proche.

De l'avion civil, comme de l'avion militaire, nous pouvons espérer une pénétration toujours plus profonde, toujours plus sérieuse des régions sahariennes. Il est aujourd'hui sorti du domaine de l'expérience et est devenu le moyen de transport rapide.

Il va nous rendre d'autres services. Ne parlons pas encore des avions policiers utilisés à Paris et qui, peut-être un jour, seront utiles ici, mais n'oublions pas que la photographie aérienne constitue le plus sûr, le plus exact, le plus parfait système employé pour lever des plans. Aucun levé ne peut avoir la précision d'une photographie verticale et l'on comprend l'utilité, dans un pays comme le nôtre, de l'extension de ce procédé.

La direction du Réseau aérien transafricain l'a compris puisqu'elle a lié à ses services le service photographique de la Compagnie aérienne française. Dès à présent, on peut obtenir par elle les documents les plus certains : plans de propriétés, de villages, de régions, de projets, de travaux en cours, etc.

D'un seul coup, en organisant des voyages à la portée de tous, les organisateurs d'Alger-Biskra en avion ont permis la rapidité des déplacements, la rapidité des transports postaux, la photographie documentaire dans toutes ses applications.

Le fait est assez notable pour qu'il nous ait été permis d'en parler un peu longuement. Si le service Alger-Biskra n'est, comme je le disais tout à l'heure, qu'une étape; du transsaharien, il n'est également que le premier des innombrables services qui d'ici quelques années, sillonneront l'Algérie.

Ne souriez pas, vous qui connaissez la difficulté avec laquelle sont admis les progrès par les masses. Vous n'auriez pas cru, il y a dix ans, celui qui vous aurait prédit que les autobus assureraient, au grand dam des chemins de fer, la plupart des transports de voyageurs. Et l'on ne tardera pas à se rendre compte que si l'avion est moins dangereux que l'autobus, il a encore sur ce dernier un autre avantage : il ne risque pas les attaques des bandits du bled.

ROBERT DZIM.

Réseau aérien transafricain
(*La Dépêche algérienne*, 4 juin 1922)

Le directeur de ce service nous informe qu'en exécution de la convention passée avec le sous secrétariat de l'aéronautique, le transport aérien de la poste, et des passagers entre Alger et Biskra a cessé à la date du 1^{er} juin.

Le dernier départ de Biskra-sur Alger s'est effectué ce jour-là.

Les routes de l'air

Le Réseau aérien franco-africain

La part de l'Afrique du Nord dans le programme français de navigation aérienne
(*L'Écho d'Alger*, 17 juin 1922)

Le colonel Sacconay [Saconney], directeur des services de la navigation aérienne, est actuellement à Alger. Il est venu demander aux Délégations financières de contribuer, pour leur part, au développement de l'aviation commerciale.

Nos élus ne pouvaient rester indifférents aux progrès de l'aviation et aux avantages que peut en retirer la Colonie ; ils ont réservé le meilleur accueil au représentant du sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique.

L'an dernier ils avaient accepté que la part de l'Algérie dans les dépenses d'organisation faites par la métropole soit d'un million. Une partie seulement de cette somme a été dépensée. Cette année ils voteront huit cent mille francs.

Dans quel but nous est demandé cet effort financier ?

Comment sont utilisés les fonds dont dispose le service de l'Aéronautique ?

Quel est le programme aérien de la France ?

Et, dans ce programme, quelle est la part réservée à l'Afrique du Nord ?

Voilà toute une série de questions auxquelles nous avons demandé au colonel Sacconay de vouloir bien répondre.

Le cadre malheureusement trop restreint de cet article ne nous permet pas d'exposer en détail le plan considérable de l'aviation française. Signalons seulement que l'exécution de ce plan, poursuivie très activement, met actuellement notre pays à la tête du mouvement aéronautique. Il n'est pas inutile de faire remarquer que les routes de l'air sont avant tout des routes mondiales. Moyen de transport rapide, passant par-dessus les frontières, l'aéroplane relie déjà les grandes capitales.

La circulation aérienne sera incessamment et définitivement réglée par une convention. Il n'en importe que davantage pour notre pays d'assurer les escales et les ports qui jalonnent sur le territoire français les grands parcours internationaux.

C'est à cela que l'on s'emploie au sous-secrétariat de l'aéronautique et nous avons la satisfaction de constater que dans ce programme élaboré à Paris, l'Afrique du Nord n'a pas été oubliée.

Rappelons à nos lecteurs que les travaux prévus pour assurer les liaisons aériennes comprennent des ports, des stations-frontières, des haltes, des terrains de secours, des bases et des escales d'hydravions. L'ensemble des « gares » ainsi aménagées par l'État, qui en conservera le contrôle et les exploitera, coûtera 190 millions. Sur cette somme, 60 millions seront employés en Afrique du Nord.

Il est, en effet, prévu trois grands ports d'aviation : à Alger, Casablanca et Tunis ; cinq stations haltes : à Gabès, Constantine, Oran, Biskra et Touggourt ; quatre bases d'hydravion à Tunis, Alger, Gabès et Oran, ainsi que dix terrains de secours et six escales d'hydravion.

En France, il y aura, outre le port international du Bourget, trois ports, onze stations frontières, huit stations halte, trente-trois terrains de secours, trois bases d'hydravions et six escales d'hydravions.

On voit qu'au point de vue aviation terrestre, l'Afrique du Nord, aussi richement dotée que la métropole en grandes bases, est pourvue, quant aux aérodromes de moindre importance, relativement à la France, dans la proportion de 1 à 3 ; au point de vue hydravion, c'est elle qui possèdera le réseau le plus dense.

Pour une fois, il est intéressant de le signaler, l'Algérie n'a pas été laissée en dehors des conceptions métropolitaines. Il ne faut donc pas s'étonner si nos délégués accueillent avec sympathie les demandes de contribution relativement minime que lui adresse le sous-secrétariat d'État à l'Aéronautique.

Cette contribution est destinée à subventionner les lignes aériennes commerciales.

C'est, en effet, sous forme de subventions pour l'achat des appareils, de primes au tonnage transporté et à la distance parcourue que sont encouragées les sociétés.

On sait que le premier service aérien de l'Afrique du Nord, créé par la Société du Réseau aérien transafricain, est Alger-Biskra. Les premiers voyages sur cette ligne ont été effectués avec régularité en avril et mai. Ils reprendront à l'automne, au moment où s'ouvrira la saison touristique, et l'on nous fait espérer pour cette époque des avions plus rapides et permettant d'emporter un plus grand nombre de passagers.

En même temps qu'Alger-Biskra, amorce de la grande ligne centrale vers Touggourt et le Hoggar, fonctionnera également, le 1^{er} octobre, la ligne Oran-Casablanca.

Ces deux lignes ainsi organisées en 1922 fonctionneront régulièrement en 1923. Il sera temps de penser, à ce moment, à la création des autres lignes nord-africaines.

Il est, en effet, prévu deux lignes côtières reliant Gabès à Casablanca et trois lignes de pénétration vers le Sud.

Quant à la liaison Marseille-Alger par les Baléares, elle sera amorcée par dirigeables ou par hydravions.

À ce propos, disons que si nous n'avons pu voir encore établir le service Marseille-Alger, auquel devait être affecté le « Nordstern » — cette étape constituant un tronçon de la grande ligne Paris-Marseille-Alger-Casablanca-Dakar-Pernambuco et de sa bifurcation Alger-Tunis-Le Caire-Beyrouth — c'est parce que le Parlement a décidé de répartir sur un plus grand nombre d'années la réalisation du programme qui devait être achevé en cinq ans.

On peut cependant l'entrevoir dans un temps assez rapproché, puisque les terrains des aérodromes sont acquis à Orly, Marseille, Alger, Tunis et Casablanca, et puisque l'installation du grand centre d'Orly est en voie d'achèvement et qu'un très important matériel aérostatique, notamment des hangars, livré par l'Allemagne, a été démonté et amené à pied d'oeuvre, où il doit être remonté.

En attendant que commencent les exploitations commerciales, le *Méditerranée*, ancien *Nordstern*, a été confié à la Marine qui, entre les centres de Cuers (Var) et de Baraki, se livrera, en 1923, à des voyages d'études.

En résumé, c'est tant au point de vue aviation qu'au point de vue aéronautique, un programme considérable qui est en voie de réalisation et qui se développera considérablement dans l'Afrique du Nord, convenablement jalonnée.

Il est inutile d'insister sur les avantages que nous en retirerons. Nos voisins du Maroc se sont déjà rendus compte de l'utilité et de l'intérêt de leur ligne Casablanca-Toulouse, qui fonctionne de façon parfaite et qui est devenue la plus importante des lignes postales, puisqu'en 1921 ses avions ont transporté 6.707 kg de dépêches en voyages, sans compter 25.255 kg de marchandises et 455 passagers.

Citons à ce propos, pour ceux qui doutent encore du succès de la navigation aérienne, quelques chiffres récapitulatifs :

En 1919, les services de l'aviation commerciale, née de l'aviation de combat, effectuaient 1.288 voyages.

En 1921, le nombre des voyages a été de 7.449. En 1921, le nombre de kilomètres parcourus passe de 382.784 en 1919, à 2.801.880.

Le nombre des passagers passe de 1.184 à 15.248. Le poids des messageries transportées passe de 13.980 kg à 191.485 kg ; celui du trafic postal, de 466 kg à 10.808 kg.

Tous ces chiffres sont en progression en 1922. Ne sont-ils pas suffisants à démontrer le considérable intérêt qu'il y a pour l'Afrique du Nord à posséder le plus tôt possible son réseau aérien intérieur et les lignes la reliant à la métropole ?

On sait que, prévoyant l'avenir, la Compagnie générale transatlantique étudie actuellement l'installation du réseau aérien transméditerranéen, préparant ainsi la concurrence à ses propres paquebots ! !

Cette simple constatation n'est-elle -pas de nature à nous faire comprendre l'importance que ne va pas tarder à prendre la navigation aérienne au détriment de ces « services maritimes postaux » sur lesquels, un jour, peut-être, elle terminera les discussions, ce qui sera déjà un résultat remarquable.

ROBERT DZIM.

SOCIÉTÉ DU RÉSEAU AÉRIEN TRANSAFRICAIN

(*La Journée industrielle*, 22 août 1922)

(*Les Annales coloniales*, 24 août 1922)

Le capital est porté de 720.000 francs à 1 million, par l'émission, au pair, de 560 actions de 500 francs.

LA NAVIGATION AÉRIENNE

L'Aéro-Port de Maison-Blanche

(*La Dépêche algérienne*, 26 août 1922)

Partout, la navigation aérienne, civile et marchande, réalise de rapides progrès. Malgré des accidents retentissants, elle a capté la faveur du public, dont l'empressement à faire usage de ce moyen de locomotion se manifeste de plus en plus chaque jour. Les lignes de l'air qui, au début, n'étaient qu'hebdomadaires, sont devenues quotidiennes. Sur certains trajets, elles ont été doublées et même triplées. Le nombre de voyageurs s'accroît régulièrement et le tonnage des correspondances et objets transportés montre, par sa proportion grandissante, que l'avenir est assuré à ces expéditions qui sont acheminées sur des distances considérables, dans un minimum de temps.

Grâce à l'activité et à la clairvoyance du sous-secrétariat d'État de l'aéronautique en France, notre nation se place au premier rang pour le développement, la régularité et la fréquence de ses lignes, ainsi que pour l'ingéniosité de tout point remarquable de son organisation.

Son réseau aérien comprend trois catégories de lignes :

1° Lignes internationales : Paris-Londres ; Paris-Strasbourg-Prague-Varsovie ; Paris-Bruxelles-Amsterdam et Bayonne-Bilbao.

Les relations aériennes de la France sont donc établies avec l'Angleterre, la Tchécoslavie [*sic*], la Pologne, la Belgique, les Pays-Bas et l'Espagne.

2° Lignes métropolitaines : Bordeaux-Toulouse-Montpellier.

3° Lignes France-Afrique : Toulouse-Casablanca.

L'année 1919 a vu naître ce réseau qui a fourni les résultats suivants : 1.288 voyages, 382.784 kilomètres parcourus, 1.184 passagers et 14.446 kilogrammes de messageries et postes. En 1921, le nombre de voyages passe à 7.449, celui des kilomètres à 2.801.880, des voyageurs à 15.248. Les messageries et postes représentent 202.293 kg. Enfin, les droits de douanes perçus au port du Bourget s'élèvent de 15.000 francs en 1919, à 393.270 francs en 1921.

Rien n'indique aussi clairement que ces chiffres la progression de la circulation aérienne sur les lignes nationales et internationales de la France. L'année 1922, dans son premier trimestre, accuse une marche en avant encore plus accélérée.

Le trafic aérien France-Maroc, par Toulouse et Casablanca, en raison de son augmentation considérable, a légitimé la création de nouveaux voyages. C'est ainsi que dans quelques jours, c'est-à-dire à partir du 1^{er} septembre, ce service sera quotidien.

D'un autre côté, une ligne nouvelle, Londres-Marseille, vient d'être inaugurée et ouverte au public. Elle fonctionnera trois fois par semaine. Elle a deux escales : Paris et Lyon. Sans tenir compte des arrêts dans ces deux villes, la durée du voyage est de sept heures.

Enfin, aux lignes récemment exploitées, s'ajoute celle d'Antibes à Ajaccio, avec prolongement éventuel sur Tunis.

*
* *
*

Qu'a-t-on fait pour l'Algérie ?

D'abord, un programme divisé en deux parties : l'une s'applique aux relations intérieures, l'autre aux relations avec la France. Le colonel Saconney, directeur du service de la navigation aérienne au sous-secrétariat d'État, a exposé d'une façon lumineuse, aux Délégations financières, au cours de la session de juin 1921, puis à celle de 1922, les caractéristiques de ce programme et ses liens puissants avec les réseaux en fonctionnement. Le colonel Saconney possède son sujet avec une maîtrise admirable et c'est avec le plus vif intérêt que les Délégations l'ont écouté. Les crédits nécessaires ont été inscrits au budget de l'Algérie, comme participation aux dépenses générales de la navigation aérienne française.

En 1921, deux lignes ont été envisagées : Alger-Biskra et Oran-Casablanca.

La première a été confiée à la Société du « Réseau aérien transafricain », dont M. Ducas a été chargé de diriger, d'Alger, les services d'exploitation. Sous sa direction, la Société a créé deux aérodromes, un premier à Hussein-Dey, un second à Béni-Mora (Biskra). Grâce à l'activité de M. Ducas et de ses collaborateurs, les voyages ont été inaugurés le 22 avril, la veille de l'arrivée du président de la République à Biskra, et le premier avion venu d'Alger a survolé l'impressionnante revue de Sidi-Ghzel. Le service a fonctionné régulièrement deux fois par semaine. Le parcours est, en suivant la route de Bordj-bou-Arréridj et des villages de colonisation échelonnés jusqu'à Biskra, de 400 kilomètres. La durée du voyage est de trois à quatre heures. La régularité, l'attrait et la sécurité parfaite ont été les traits distinctifs que M. Ducas a su imprimer à l'entreprise de la Société du « Réseau aérien transafricain ».

Le service a été suspendu pendant la période des fortes chaleurs. Il sera rétabli au début de l'automne. Avec le transport des voyageurs et des sacs postaux, il exécutera des travaux de tout premier ordre de photographie aérienne dont nous avons vu des spécimens des plus intéressants.

La ligne d'Alger-Biskra n'est que la première étape de la grande voie aérienne destinée, par Touggourt et Tombouctou, à la traversée de l'Afrique, et qui réalisera la jonction de la Méditerranée avec le Niger.

La ligne Oran-Casablanca est appelée à fonctionner en 1923. C'est un tronçon de la route qui doit rattacher les uns aux autres les centres de commerce de l'Afrique du Nord, depuis Gabès jusqu'à Agadir, en passant par Tunis, Constantine, Alger, Oran, Fez, Casablanca.

Mais il ne suffit pas de décréter une ligne aérienne. Elle exige des installations terrestres comportant trois types : le terrain de secours, la station et l'aéro-port.

Comme son nom l'indique, le Secours n'est créé que pour les atterrissages fortuits : un bâtiment, un gardien, un téléphone, un atelier pour légères réparations, une cave à essence et autres ingrédients, en constituent l'économie.

La Station est affectée aux escales fréquentées et prévues. On y trouve, avec plus de développement, les installations du Secours et, en outre, un matériel et un personnel de

dépannage, un poste douanier, si la station est au passage de la frontière, et un poste de radiotélégraphie et de météorologie.

Enfin, l'Aéro-Port est créé aux points extrêmes et de base des routes aériennes.

L'installation en est toute moderne, avec un outillage comparable à celui des grands ports maritimes. L'aéro-port renferme les bureaux de la Direction, le bureau et la salle de visite de la douane, les stations de météorologie, de radiotélégraphie et de radiotéléphonie, puis le garage des avions de passage, celui du matériel, les dépôts, les magasins et les ateliers divers, et enfin les installations, avec leurs dépendances, des Compagnies de transport ou de tourisme qui ont là leur tête de ligne.

C'est à Maison-Blanche, centre bien connu des environs d'Alger, que sera établi l'Aéro-Port le plus important de l'Afrique du Nord, le plus vaste de tous ceux qui existent, puisqu'il aura trois cents hectares environ de superficie.

L'exposé qui précède fait ressortir l'ampleur du rôle et des services qui incomberont à l'aéro-port de Maison-Blanche. Si le port de mer d'Alger se distingue par son activité, celui de terre et de l'air de Maison-Blanche, cœur des grandes artères qui rayonneront dans toutes les directions de l'Afrique, aura une mission du plus haut intérêt, sans cesse en éveil et toujours en liaison avec les nécessités de la défense nationale. Comme celui du Bourget, il sera également ouvert aux opérations commerciales. C'est donc une ville qui va se fonder à Maison-Blanche, comme c'est un monde nouveau qui ne tardera pas à s'y révéler.

La création de l'aéro-port de Maison-Blanche est entrée dans le domaine de l'exécution. Le 11 août courant, le préfet d'Alger a pris un arrêté prononçant l'expropriation, pour cause d'utilité publique, avec prise de possession d'urgence, des terrains destinés à ce port.

L'adjudication des premiers travaux, notamment de plusieurs pavillons, magasins et dépôts, est fixée au 5 septembre prochain, à la préfecture d'Alger. Enfin, l'adjudication des hangars pour avions géants (type Goliath), est imminente à Paris.

La circulation aérienne en Algérie sera donc bientôt un fait accompli, concurremment avec les services maritimes et les transports ferroviaires.

TELLUS.

Société du réseau aérien transafricain
(*La Journée industrielle*, 2 septembre 1922)

L'assemblée ordinaire, qui vient d'avoir lieu, a décidé de porter le capital de 720.000 fr. à 1 million et de l'augmenter, par tranches successives, jusqu'à concurrence de 3 millions par simple décision du conseil d'administration.

Elle a décidé, en outre, l'admission dans le conseil de quatre nouveaux membres : MM. Gaston Gradis ⁵, Marcel Thomas ⁶, Henri Kapferer ⁷ et André Cohen ⁸.

Le ligne aérienne d'Alger à Biskra, qui a été inaugurée au mois d'avril dernier, lors du voyage du Président de la République, a fonctionné jusqu'à la fin du mois de mai, à raison de deux voyages par semaine. Conformément au programme d'exploitation, elle a été interrompue pendant les fortes chaleurs et continuera à fonctionner à partir du 1^{er} octobre à raison cette fois, de trois voyages par semaine.

La ligne Alger-Biskra n'est qu'un tronçon du réseau transsaharien qui a pour objectif Tombouctou et qui figure au programme de la société. Un autre tronçon allant jusqu'à Touggourt sera mis en service à titre d'essai d'ici la fin de l'année, en même temps que seront effectués des voyages d'études vers les oasis du Sud. La société se propose, en outre, de créer prochainement deux embranchements du réseau transsaharien : l'un, d'Alger à Oran ; l'autre, d'Alger à Tunis.

Enfin, elle envisage à son tour l'exploitation de la ligne Marseille-Alger.

C'est pour faire face aux dépenses nécessitées par l'extension de son réseau aérien, notamment par l'achat d'un grand nombre d'appareils, que la société vient de prendre ses dispositions pour accroître ses moyens financiers.

Nos Services aériens

Société du réseau aérien transafricain
(*La Dépêche algérienne*, 19 septembre 1922)

La ligne aérienne Alger-Biskra reprendra ses services à dater du 1^{er} octobre, à raison de trois voyages aller et retour par semaine au lieu de deux, lors de la précédente exploitation.

La Société étudie actuellement la possibilité de pouvoir pousser ses services jusqu'à Touggourt, et elle est en pourparlers avec qui de droit au sujet de la création de la ligne aérienne Alger-Oran, en liaison avec le service Oran-Casablanca, qui doit être inaugurée le 1^{er} octobre.

La direction générale en Afrique de la Société du réseau aérien transafricain, ainsi que son bureau de passages et de réception des colis sont dès maintenant en installation rue du Parc, au coin de la rue Dumont-d'Urville.

⁵ Gaston Gradis (1889-1968) : d'une famille d'armateurs bordelais. Polytechnicien, président de Nieuport-Astra, constructeur d'avions à Issy-les-Moulineaux, administrateur de nombreuses sociétés. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/SOCHEPAR-Casablanca.pdf

⁶ Marcel Thomas : directeur d'Astra, puis (1921) directeur général de Nieuport-Astra (Nieuport-Astra et Compagnie Générale Transaérienne Réunies).

⁷ Henri Kapferer (1870-1958) : frère de Marcel Kapferer (1872-1966), directeur des Pétroles Jupiter, administrateur de la Société générale des mines d'Algérie-Tunisie. Voir encadré :

www.entreprises-coloniales.fr/afrique-du-nord/Omnium_Algerie-Tunisie.pdf

Et de Germaine (M^{me} Lucien Bechmann).

Ingénieur civil des Mines, membre de l'Aéroclub de France, responsable du département dirigeables chez Nieuport-Astra, administrateur de la Compagnie générale transaérienne (1909), de la Société française d'Art industriel (1919), de la Roue Kap (1920), des Éts Blériot, de la Société des Ateliers Lévy et Sardéing, à Toulouse, du Soliditit (1920), de la Compagnie parisienne de distribution de chaleur (1925), de la Société des transports automobiles industriels et commerciaux (STAIC)(groupe Mirabaud)...

⁸ Maurice André Cohen (Paris VI^e, 10 janvier 1886-Paris XVI^e, 16 mars 1960) : Fils de Benjamin Cohen, inspecteur des chemins de fer de l'État, et d'Anna Berthe Louise Bechmann. Ingénieur, chevalier de la Légion d'honneur du 11 fév. 1919 : lieutenant de réserve au 1^{er} groupe d'aérostation.

NOTES D'ART
UNE BELLE AFFICHE
(*L'Écho d'Alger*, 24 octobre 1922)

IL nous est rarement donné de voir, placardées sur les murs de notre ville, des affiches qui, tout en mettant en valeur le côté utilitaire pour lequel elles ont été créées, présentent un caractère véritablement artistique. Certaines sortent de la banalité courante sans être cependant d'une originalité frappante. Celle que vient de faire éditer la Société du Réseau aérien transafricain, et que nous verrons prochainement sur nos murs, témoigne au contraire d'une inspiration particulièrement originale et d'un esprit très moderne. Son auteur, M. Henri Valensi, qui est un Algérois et que nous avons appris à connaître dans différentes expositions, y synthétise le voyage aérien d'Alger-Biskra qui, on le sait, s'accomplit en moins de trois heures. L'artiste a voulu que d'un coup d'œil, nous ayons la vision fulgurante de ce voyage. Et il nous semble que de l'avion qui plane nous embrassons la succession rapide des principaux événements de ce vol : d'abord la mer, profondément bleue, puis, tranchant sur elle, arrondie et lumineuse, la côte et presque aussitôt les rochers d'El Kantara, la porte d'Or, l'Oasis symbolisée par un bouquet de palmiers, les oueds, par un trait bleu sinueux ; enfin Biskra et le soleil rose de lumière. Les couches d'air nue fond l'avion sont matérialisées par des fusées vertes — le vent de l'Islam — qui s'ouvrent en éventail derrière lui.

Ainsi l'artiste a donné l'impression de vitesse, de hauteur et d'ensemble, mieux qu'en décrivant un panorama en raccourci, ramené à d'infimes proportions. Et nous avons du voyage aérien l'idée essentielle. Une œuvre, je le répète, si originale, méritait d'être signalée à ceux qui voient dans l'affiche autre chose qu'une tache de couleur ou qu'une simple composition d'imprimerie.

G. S. M.

Ligne aérienne Alger-Biskra
(*La Dépêche algérienne*, 7 novembre 1922)

La Société du réseau aérien transafricain nous prie de faire savoir qu'à l'avenir, les départs de Biskra (Beni-Mora) auront lieu une heure plus tôt, c'est-à-dire les lundi, mercredi et vendredi, à 12 h. 30 au lieu de 13 h. 30.

Rapports et décrets
(*Les Annales coloniales*, 5 décembre 1922)
(*La Journée industrielle*, *L'Écho d'Alger*, 6 décembre 1922)

Décret du 3 décembre 1922, approuvant une convention et allouant une subvention à la Société du réseau aérien transafricain pour l'année 1922.
J.O. du 5 décembre 1922.

Ce que sera le meeting de Biskra
(*L'Écho d'Alger*, 7 décembre 1922)

« Alger, le 5 décembre.

« Mon cher Directeur,
« Puisque vous voulez bien vous intéresser à la réussite du meeting de vol à la voile, je ne peux faire moins que d'apporter ma quote-part à cette manifestation et vous informe que j'ai offert au Comité d'organisation du meeting, au nom de la S.R.A. T., deux heures de vol gratuit au-dessus d'Alger pour lancement de prospectus destinés à sa propagande.

« Veuillez agréer, etc.

« DUCAS. »

(*La Journée industrielle*, 8 décembre 1922)

Société du Réseau aérien transafricain. — Ass. ord., 14 décembre, 33, avenue des Champs-Élysées, Paris [= nouveau siège du BOE].

Tunis, port d'aviation
par Ernest Haudos,
député de la Marne,
président de la Commission des Douanes
(*Les Annales coloniales*, 12 décembre 1922)

.....
La Compagnie transafricaine [Réseau aérien transafricain], qui a débuté, il y a quelque temps, en Algérie, avec la ligne touristique Alger-Biskra, continuerait son exploration du Sud par Tozeur et Gabès, pour remonter vers Kairouan et Tunis, et offrirait aux voyageurs un trajet incomparable.

.....
Société du Réseau aérien transafricain
(*La Journée industrielle*, 13 décembre 1922)
(*Le Sémaphore algérien*, 27 décembre 1922)

Un décret vient d'approuver la convention passée entre le directeur du service de la Navigation aérienne et M. André Léauté, vice-président délégué de la Société du réseau aérien transafricain, 126, rue de Provence, à Paris, pour l'exploitation d'un service public de transports aériens pour voyageurs, messageries, marchandises et fret postal sur la ligne Alger-Biskra.

EN PASSANT

Nos lignes aériennes
(*L'Écho d'Alger*, 14 décembre 1922)

À plusieurs reprises, j'ai dit mon étonnement de ce que, malgré les sacrifices faits par l'Algérie pour la navigation aérienne, les promesses faites à nos assemblées n'aient pas été tenues par le sous-secrétariat d'État de L'Aéronautique.

Un commencement de satisfaction va nous être accordé, si j'en crois des nouvelles reçues aujourd'hui de Paris.

Comprenant que les Algériens ne peuvent toujours être mis à contribution sans qu'il leur soit rien donné en échange, le ministère vient de décider le prolongement de la ligne Alger-Biskra vers Touggourt.

Nos lecteurs savent que la chose est facile.

Il ne me reste maintenant qu'à demander à la Société du réseau aérien transafricain qui assure les services actuels de faire son possible pour que le premier tronçon d'Alger-Tombouctou soit créé le plus rapidement possible. C'est d'ailleurs son intérêt. Il y a des touristes, en ce moment, dans le Sud ; il y en aura bien davantage pendant le meeting de Biskra.

Mais, on me permettra d'ajouter que nous n'avons pas satisfaction complète. Alger-Biskra c'était bien, Alger-Touggourt ce sera mieux ; Alger au Niger, ce sera parfait ! Cependant, à côté des lignes touristiques et stratégiques que la France se devait d'organiser, on pourrait penser aux lignes de grande utilité. Parmi celles-ci, je l'ai dit, Alger-Oran serait la plus intéressante et la plus urgente. Elle permettrait des liaisons faciles et rapides entre les deux grands ports algériens de la Méditerranée et la jonction avec le Maroc.

Mettre Rabat à dix heures d'Alger, permettre aux deux gouvernements une correspondance quotidienne ; aux voyageurs, aux commerçants, aux touristes, des déplacements rapides, ce serait resserrer l'union entre les deux Colonies et souder davantage le faisceau des possessions françaises du Nord de l'Afrique.

En même temps que d'un intérêt commercial urgent, Alger-Oran est d'un puissant intérêt national..

D'ailleurs, on nous l'a promis.

PIERRE-EDMOND.

COURRIER DE L'ALGÉRIE

La vie économique

La ligne aérienne Alger-Biskra va être prolongée jusqu'à Tozeur.

(*Les Annales coloniales*, 15 décembre 1922)

Elle est pour le moment saisonnière et touristique. C'est la Société du Réseau aérien transafricain qui l'exploite.

Cette ligne est tri-hebdomadaire (lundi, mercredi, samedi).

Départ d'Alger, 7 h. 30. Arrivée à Biskra 10 h. 45. Prix, 380 francs.

Aéro-paquet, 3 fr. 50 le kilo.

La ligne aérienne Oran-Alger

(*La Dépêche algérienne*, 11 janvier 1923)

Oran, 10 janvier. — Cette journée a vu s'accomplir un événement qui, sous une certaine apparence de banalité, n'en est pas moins fort intéressant.

M. Ducas, directeur pour l'Afrique du Réseau aérien transafricain, a atterri, dans la soirée, à l'aérodrome de La Sénia, ayant accompli le trajet Alger-Oran.

M. Ducas était porteur d'une lettre du maire d'Alger, destinée au maire d'Oran. Dans cette lettre, il était spécifié qu'il s'agissait, en la circonstance, d'une sorte d'amorce des relations aériennes entre les deux grandes cités algériennes.

Demain, dès la première heure, M. Ducas repartira pour Alger par la même voie. Il sera porteur également d'une missive du maire d'Oran, à destination de son collègue d'Alger, ainsi que d'une lettre du préfet au gouverneur général.

Ainsi sera consacrée la haute signification de cette première traversée aérienne. — P.

ALGER PLUS PRÈS D'ORAN
(*L'Écho d'Alger*, 14 janvier 1923)

Un avion de la S. R. A. T., après avoir reconnu la ligne commerciale d'Alger à Oran, effectue au retour le parcours de 360 kilomètres en 2 heures 14 minutes.

Le directeur de *L'Écho d'Alger* a tenu à dire lui-même, hier, tout l'intérêt qui s'attache à la création d'un service aérien d'Alger à Oran. Il me reste à vous conter comment s'est effectué le premier voyage semi-commercial et semi-officiel d'un avion qui aura bientôt, espérons-le, des successeurs sur la route qui relie les deux grands ports de l'Afrique, du Nord.

Lundi matin, à 7 heures, la sonnerie du téléphone retentissait bruyante dans mon cabinet de travail. Je grommelai :

— Il y avait longtemps ! Qui donc s'apprête à me raser de si bonne heure? Et je décrochai le récepteur.

— Allo! ici Ducas. C'est vous, Berlureau ?

— Oui. Qu'y a-t-il de si bonne heure ?

— Ne grognez pas, j'ai une proposition honnête à vous faire. Voulez-vous venir à Oran en avion ?

— Ah ! mon cher, le moment est mal choisi pour me raconter des blagues. Depuis des mois, j'insiste presque chaque semaine pour que soit créée une ligne utile entre toutes ; votre proposition est par trop ironique.

— Mais non, mais non, c'est sérieux. Au service que vous réclamez, la Société du Réseau aérien transafricain va donner un commencement d'exécution en reconnaissant la ligne. Si vous voulez en être ?

— Si c'est sérieux, j'accepte. Quand partons-nous ?

— Demain vers midi.

— Pourquoi pas le matin ?

— Parce que l'avion n'est pas terminé.

— Je savais bien que vous plaisantiez.

— Mais non, mais non. Depuis quatre jours, nos ouvriers travaillent sans arrêt, de jour et de nuit, à monter un appareil neuf. Il nous faudra encore la journée d'aujourd'hui pour le mettre au point. Demain, il pourra partir. Nous l'essaierons en essayant la ligne. Est-ce entendu ?

— Eh bien, c'est entendu.

Une heure après, je descendais à Hussein-Dey où, au milieu des hangars militaires, se trouve celui de la S.R.A. T.

Ah ! je n'avais pas été trompé : l'avion n'était pas fini. C'était un squelette d'appareil que j'avais sous les yeux : une carlingue, un moteur autour duquel s'affairaient trois ouvriers, des cellules dont les longerons manquaient et d'où pendaient les tendeurs, des plaques d'aluminium éparses un peu partout; cela me représentait le « taxi » sur lequel, 24 heures après, on me proposait d'affronter les éléments.

Ceux-ci avaient d'ailleurs l'air d'être de fort méchante humeur. Il pleuvait à douche que veux-tu !

— Nous avons été inondés, me dit le chef mécanicien. La pluie dégoulinant de la toiture a fendu les longerons qui étaient déjà en place. Nous sommes obligés de les remplacer.

— Et vous serez prêts demain à midi ?

— Nous serons prêts, n'en doutez pas, nous dit M. Ducas qui venait d'arriver. Ne soyez donc pas sceptique.

Ce diable d'homme me parut, lui, d'un optimisme déconcertant.

Avec quelque timidité, je hasardai :

— Vous tenez à faire ce voyage demain ?

— J'ai décidé qu'il se ferait demain.

— Mais si cet avion n'est pas prêt, vous en avez d'autres ?

— Celui-ci sera prêt. J'ai d'ailleurs besoin des autres pour assurer le service d'Alger-Biskra.

— Eh bien, acceptons-en l'augure.

Et mardi matin, j'arrivai au hangar, ma valise à la main. Quelle ne fut pas ma surprise. Poussé par quatre hommes, un avion sortait, tout neuf, brillant, luisant, poli, barré d'une bande tricolore, portant en poupe, peint sur le gouvernail, le fanion de la S.R.A.T. Le tour de force voulu par la ténacité de M. Ducas avait été accompli par ses ouvriers. L'appareil était prêt.

On essaie le moteur, on resserre un joint ; voici que le pilote, M. Perrin [Perrier], monte à bord, son directeur l'accompagne. Ils vont essayer l'avion. Dix minutes de vol sur Hussein-Dey, quelques virages, l'appareil redescend, reprend sa place sur la plateforme de départ.

— Embarquez les bagages.

Voici nos valises à bord. Nous enfilons des combinaisons fourrées, nous coiffons du serre-tête, serrons les mains de Baïlac, de Souquet, de l'adjudant Bernard, des officiers et des pilotes qui sont là et qui, tout comme moi, ont été étonnés de la rapidité avec laquelle a été monté ce triplace... et nous partons. Il est 12 h. 35.

Je vous ai déjà dit l'impression de sécurité absolue que l'on éprouve en avion. Je m'amuse tout d'abord à regarder la banlieue d'Alger, par endroits si laide quand on la traverse et qui, vue d'en haut, semée de taches blanches et rouges dans la verdure, est prodigieusement amusante.

L'énorme construction du Séminaire, que domine le dôme de Kouba, sera un point de repère sûr pour le retour. Nous passons juste au-dessus, et c'est la campagne : Birmandreï, Birkadem, Douéra dont les maisons semblent des pierres posées pour empêcher qu'il ne s'envole, sur un énorme tapis arabe, rouge et vert.

Nous filons sur Boufarik. Je prends mon carnet de notes et j'écris. On pourrait dessiner. Il faudra qu'un jour, je fasse le croquis en perspective raccourcie de la presqu'île de Sidi-Ferruch qui, là-bas, semble se replier vers la terre.

Autour de Marengo, de Boufarik, les cultures régulières font sur le sol comme d'immenses billards qu'encadrent de noir les cyprès protecteurs. Certaines, resserrées, séparées en tranches régulières paraissent être de grands tapis de baccarat ou de roulette. Faites vos jeux, Messieurs.

Au-dessous de nous, voici que des nuages blancs se suivent comme des moutons égarés. Le temps s'assombrit. Des fumées blanches s'échappent des maisons où l'on se chauffe. Devant nous, le Zaccar sur lequel nous piquons est étouffé par les nuages. La Chiffa roule en des méandres capricieux ses flots d'un blanc roux. Nous arrivons sur le massif montagneux. Mouzaïville, El-Affroun disparaissent derrière un piton. Le vent nous secoue. On ne voit plus le sol, mais on se rend compte que nous suivons la vallée de l'oued Djer à la structure des montagnes dont les vallonnements sont pleins d'ouate épaisse. Une éclaircie et je vois le train roulant sous un large panache de fumée blanche. Il tourne, disparaît sous un tunnel. C'est Adélia. Bientôt Affreville ; où donc est Miliana ? Dans le brouillard, on ne distingue qu'une masse sombre qui doit être le

Zaccar. Nous laissons, la ligne ferrée et coupons droit sur les collines, dans le noir. Le Chéiff tranche bientôt sur le sol et paraît, tant il est tourmenté, un écheveau de laine embrouillé.

Nous descendons un peu. Écrasée au bord de l'oued, Orléansville se distingue mal.

Bientôt, comme des bouffées de cigarettes lancées par quelque géant, des flocons de nuages nous enveloppent. La brume devient plus épaisse. J'ai l'impression de voyager dans la nuit, puis brusquement la clarté revient. Voici une immense plaine.

Nous devons être à moitié route et ne nous sommes pas arrêtés à Orléansville parce qu'on nous avait dit que le champ de manœuvre est inondé ; nous allons chercher les terrains d'atterrissage possibles ; nous descendons très vite et suivons la vallée à une centaine de mètres du sol. Un point de repère remarquable : l'hôpital de Saint-Cyprien. Nous piquons vers le sol, nous roulons, l'hélice s'arrête. Il y aura là un terrain de secours, non de halte proprement dite. Le pilote en profite pour vérifier son moteur. Ça va gazer. Ça gaze.

— Nous n'en aurons pas pour longtemps, me dit-il, Charron est tout près.

Il ne nous faut pas dix minutes, en effet, pour, après Oued-Fodda, survoler le petit village verdoyant qui est un des grands centres d'approvisionnement de la région.

Nous tournons un peu. Voici le terrain prévu. Par les soins de la municipalité, un grand drapeau blanc que surmonte un fanion tricolore le signale à l'attention du pilote. Une fois encore l'avion se pose.

Le maire, M. Roche, un conseiller municipal, M. Joseph Bozio, le correspondant de *l'Écho d'Alger*, M. Angelo Gatti, nous attendent.

On fait le plein d'essence pour être vite prêt demain matin ; deux piquets à l'avant, un au patin d'arrière retiendront l'appareil en cas de coup de vent brusque. Un tirailleur, récemment libéré après 18 ans de service, le gardera.

- Consigne, consigne, dit-il.

On peut être tranquille.

Je laisse M. Ducas prendre avec le maire toutes les dispositions nécessaires pour l'établissement d'un dépôt d'essence et d'un atelier de réparation. Décidément, ce terrain paraît être le plus beau de ceux, nombreux, que l'on trouve sur le parcours.

Il est à bonne distance des terminus de la ligne et rendra des services.

Au village, pendant que je téléphone à *l'Écho*, on s'occupe à l'Hôtel Gatti de nous préparer un dîner succulent. Les chambres sont confortables. Bonne note pour la future station de l'air.

Mercredi matin, dix heures. Nous repartons. Je connais peu cette région, mais je conseillerai désormais aux visiteurs de l'Algérie de la survoler. Nulle part mieux que là on ne peut se rendre compte du merveilleux travail de colonisation. Des canaux se croisent, qui viennent du barrage de Perrégaux, réguliers, géométriques ; ils sillonnent la plaine, portant partout la fertilité. Ces traits d'argent, c'est de l'or... Transmutation des métaux. Relizane s'étale, Saint-Aimée se groupe autour de la gare ; nous nous écartons un peu de la route pour voir si, dans les marais qui s'étendent vers la mer, quelques terrains secs permettraient de toucher au sol. Mais non, il vaut mieux revenir vers le sud. Voici le Sig, l'Habra ; au loin d'immenses panneaux blancs brillent au soleil qui vient de paraître ; ce sont les hangars à dirigeables de La Sénia. Nous les laissons à gauche pour filer vers Santa-Cruz. Nous voici sur Oran. Quelques tours sur la ville et le port. M. Ducas lance des prospectus. Les passants sur le boulevard Seguin, sur la place d'Armes, lèvent la tête. Oran, vu d'en haut, est d'un pittoresque inouï. Mais l'avion tourne. Quelques milliers de tours d'hélice encore et nous arrivons à La Sénia.

Aimablement, les militaires nous prêtent leur téléphone. Nous demandons un taxi à Colias, fumons quelques cigarettes et nous gagnons la ville. Dieu ! que ces six kilomètres, sur une route défoncée, sont fatigants.

Le secrétaire général du Gouvernement et le maire d'Alger avaient chargé la S.R.A.T. de plis officiels pour le préfet et le maire d'Oran. Nous les remettons. La première partie du voyage est terminée.

Dans l'après-midi, au concert Vincent d'Indy, M. Ferlet et le Dr Moll nous apprennent qu'ils nous remettront, avant le départ, des plis pour Alger.

.....
— Mais le retour ? me direz-vous.

— Ah ! oui, je ne vous ai parlé que du voyage de reconnaissance fait à l'aller en trois étapes. Le retour, nous l'avons effectué jeudi, mais d'une seule traite.

À 10 heures précises, nous quittons La Sénia. À 11 heures, nous survolions Charon ; à midi 14, nous descendions de la carlingue à Alger.

Deux heures un quart ! Mais oui, pas plus. Avouez que ça en vaut la peine. Et ne parlez pas de record. On ira beaucoup plus vite dans quelques mois. Le service promet d'être important. La S.R.A.T. promet de le doter d'avions-limousines du dernier modèle et à grande vitesse.

EDMOND BERLUREAU.

COURRIER DE L'ALGÉRIE
La vie économique
Alger-Oran
(*La Journée industrielle*, 14 janvier 1923)
(*Les Annales coloniales*, 16 janvier 1923)

Le premier voyage Alger-Oran et retour vient d'être effectué par un avion de la Société du Réseau Transafricain, porteur d'un courrier officiel pour le Gouvernement général de l'Algérie. Le trajet retour a été effectué en 2 h. 15 m.

Rappelons que cette société exploite déjà la ligne Alger-Biskra et mettra prochainement en service la ligne Biskra-Touggourt, dont les voyages d'essais ont été réussis dernièrement.

Société du Réseau aérien transafricain
(*La Journée industrielle*, 27 janvier 1923)

Une assemblée extraordinaire, tenue hier, a ratifié l'augmentation de capital qui est porté de 1 million à 1.350.000 francs.

Société du Réseau aérien transafricain
(*La Journée industrielle*, 28 janvier 1923)

Nous avons annoncé hier la ratification de l'augmentation du capital de cette société.

Cette augmentation, réalisée depuis quelques mois, était devenue nécessaire par suite du programme d'organisation de circuits à l'intérieur même des territoires algériens que la société a l'intention de créer.

La première partie de ce programme prévoit la pénétration méridionale de l'Algérie et la société en a déjà réalisé la première étape sous la forme d'un service régulier Alger-Sétif-Biskra-Touggourt. L'année 1923 sera consacrée à l'organisation d'un

deuxième tronçon Touggourt-Ouargla-In-Salah et à l'exécution des premiers voyages sur ces tronçons.

Les avions de la société pénétreront donc dans quelques mois jusqu'à 300 kilomètres environ du Hoggar.

La seconde partie des projets de la société va amener la mise en service des branchements qui, partant de l'artère centrale, se dirigeront vers l'est ou le sud-ouest, deux d'entre eux étant dès maintenant en cours d'organisation : Alger-Oran et Biskra-Laghouat-Ghardaïa.

En dehors de ces deux branchements, qui sont dès à présent en cours d'organisation, la société envisage à échéance plus lointaine une deuxième artère nord-sud, qui, partant d'Oran, ira, par Figulg, rejoindre sa voie principale à In-Salah.

La troisième partie de l'objectif de la société, c'est-à-dire les relations avec la Tunisie, s'amorce dès à présent par la ligne Alger-Sétif, qui est en service, et par le tronçon Sétif-Constantine, qui est en cours d'organisation. La Société du Réseau aérien transafricain prolongera ultérieurement cette ligne côtière vers Tunis, en liaison avec la Société l'Aéronavale, avec laquelle elle est alliée.

De même, un branchement partant de Biskra et menant à l'Oasis de Tozeur est en préparation. De Tozeur, ce branchement sera prolongé vers l'est ultérieurement, pour atteindre Gabès.

Enfin, la quatrième partie de l'objectif de la société sera la relation avec la métropole, sous la forme de la ligne Marseille-Alger. Cette liaison est un des premiers projets qu'ait élaboré la société et un de ceux auxquels, depuis plusieurs années, elle a consacré ses efforts. Elle envisage de la réaliser à la fois par dirigeable et par hydravions, en vue de son extension ultérieure d'Alger à Dakar et de Dakar à l'Amérique du Sud.

Le service de cette ligne serait assuré par le dirigeable *Méditerranée* (ex-*Nordstern*) actuellement en mise en état à Cuers. L'exploitation de Marseille-Alger serait faite par la Société du Réseau aérien transafricain, d'accord avec la Société Nieuport-Astra et la Société de Navigation Aérienne. La société compte par la suite exploiter Marseille-Alger avec des hydravions et elle prend actuellement ses dispositions pour disposer d'ici quelques mois d'appareils amphibies capables d'effectuer en toute sécurité la traversée méditerranéenne. Elle se propose de procéder aux premiers essais de traversée dans le courant de l'année 1923.

COURRIER DE LA TUNISIE
(*Les Annales coloniales*, 5 mars 1923)

M. Ducas, directeur général pour l'Afrique du réseau aérien transafricain, qui était venu en Tunisie pour un voyage d'études, a été reçu jeudi matin par M. Lucien Saint, résident général.

M. Ducas a quitté Tunis vendredi et est rentré à Alger d'où, en avion, il gagnera Ouargla, pour se rendre au-devant de la mission automobile à travers le Sahara.

EN PASSANT

LA POSTE AÉRIENNE
(*L'Écho d'Alger*, 29 mars 1923)

Il y a trois jours, *L'Écho d'Alger* informait ses lecteurs que le prix des surtaxes applicables aux correspondances postales par la voie aérienne entre Alger et Biskra était

réduit à 0,25 pour les lettres ne dépassant pas 20 grammes, à 0,50 pour celles dépassant 20 grammes mais n'atteignant pas 100 grammes, et serait de 0,25 par 100 grammes ou fractions de 100 grammes supplémentaires.

Cette amélioration de tarif, qui avait été demandée par les Délégations financières et qui vient d'être homologuée par le Ministre, est de nature à développer beaucoup les relations entre la capitale de l'Algérie et le Sud Constantinois.

Elle constitue un pas de plus dans la voie ouverte par la création du premier service d'aviation vraiment algérien et... elle nous incite à demander mieux.

La ligne actuelle, telle qu'elle a été conçue par le Service aéronautique, va en ligne droite d'Alger à Bordj-bou-Arréridj et de Bordj à Biskra. C'est évidemment le trajet le plus court, trajet infiniment pittoresque et rapide, certes, et démonstration évidente du but poursuivi : la pénétration saharienne par la route des oasis : Touggourt, Ouargla, déjà atteints, et In-Salah, Tamanrasset, Ben Zaoyateur, le Niger et Tombouctou.

Est-elle, dans l'état actuel, la plus pratique ?

Non, puisque Biskra et la vallée de l'oued Rhir, au trafic postal peu intense, sont seules mises en communication avec Alger. On l'a compris, semble-t-il, puisque, si mes renseignements sont exacts, Sétif doit bientôt devenir le point d'escale médiane de la ligne. C'est un premier crochet vers l'est qui permettra aux habitants des Hauts-Plateaux d'utiliser la poste et les transports aériens. N'y a-t-il pas mieux à faire ?

J'ai parcouru en avion, il y a quelques jours, le trajet Touggourt-Biskra-Timgad-Constantine-Djemila-Alger. Je tenais à voir, à me rendre compte des possibilités Le service est facile à organiser. Si la durée du voyage doit, par cet itinéraire, être plus longue (cinq heures au lieu de trois) qu'Alger-Biskra direct, ne pensez-vous pas qu'il constitue le plus beau circuit touristique qui puisse, être offert aux admirateurs de l'Algérie ? Survoler la chaîne neigeuse du Djurdjura, visiter la pittoresque Djemila, s'étonner du caractère si puissamment original du rocher Cirthéen, puis, après avoir franchi les chotts irisés d'Aïn-M'lila, admirer les ruines grandioses de Timgad, passer sur les Aurès prestigieux et atterrir dans la délicieuse oasis de Biskra, n'est-ce pas la promenade idéale résumant toutes les beautés de notre pays ?

On m'objectera : il ne faut pas voir uniquement dans une ligne d'avions ses résultats touristiques. J'en suis d'accord, et aussi qu'Alger-Biskra-Touggourt-Ouargla est l'amorce de la ligne impériale d'Alger-Tombouctou. Mais il faut encore compter quelques années avant que les moyens de ravitaillement et la puissance des aéros soient devenus suffisants pour que nos avions, aillent, commercialement, jusqu'au Niger. D'ici là, on peut utiliser les tronçons de ligne existants au mieux des intérêts de la Colonie. Et si j'ai examiné les avantages touristiques de la ligne aérienne Alger-Biskra par Constantine, je ne l'ai fait qu'en parlant des facilités postales qu'il serait bon d'étendre. Si Biskra n'a que des relations restreintes avec Alger, il n'en est pas de même de Sétif et de Constantine.

L'avion qui mettrait deux heures de plus pour atteindre la perle des Zibans, pourrait rendre d'énormes services au commerce des Hauts-Plateaux et à celui de la région Constantinoise en mettant leurs centres à une heure et à deux heures d'Alger, en facilitant les relations entre Biskra et le chef-lieu de son département.

Ces réflexions viennent naturellement à l'esprit lorsque l'on regarde une carte de l'Est Algérien après avoir appris la réduction de prix des surtaxes aériennes. Que la correspondance par avions soit à bon marché, c'est parfait. La mettre à la disposition du plus grand nombre serait encore mieux.

Nous sommes convaincus que les dirigeants de la Société du Réseau aérien transafricain, qui ont fait preuve de tant d'esprit d'initiative et de tant d'énergie, comprendront le désir que nous exprimons. Mais la modification d'itinéraire ne dépendra pas d'eux. Le service de la navigation aérienne est le premier intéressé aux modifications d'itinéraires qui grèvent son budget. Demandons-lui d'étudier celle-ci

dans l'intérêt de l'Algérie, et demandons à nos délégués financiers et à nos parlementaires de l'examiner attentivement.

PIERRE-EDMOND.

La Société du Réseau aérien transafricain

Les 9 et 10 janvier 1923, la Société du Réseau aérien transafricain effectuait avec un de ses avions, un premier voyage aller et retour entre Alger et Oran, et transportait par la voie des airs, entre les deux grands centres, le premier courrier officiel. Dès maintenant, la S. R. A. T. est prête à exploiter la ligne Alger-Oran.

Ce voyage avait essentiellement pour objet de jeter les bases du raccordement du réseau algérien aux lignes aériennes venant soit du Maroc, soit de France, et ayant leur point d'aboutissement à Oran.

Il est, en effet, de la plus haute importance pour l'Algérie, de constituer sur son territoire, au point de vue aérien, un réseau homogène et de *ne pas retomber dans les erreurs qui ont entravé d'une manière si préjudiciable le développement de son réseau ferroviaire.*

La ligne Alger-Biskra-Touggourt, qu'exploite depuis un an la Société du Réseau aérien transafricain, constitue l'artère principale de ce réseau à laquelle viennent se rattacher les grandes transversales Oran-Casablanca dans le Nord, et Laghouat-Tozeur-Gabès dans le Sud, qui assurent la jonction avec le Maroc et la Tunisie, tandis que l'artère principale par ses prolongements, assurera la liaison avec nos colonies d'A. O. F., d'A. E. F. et pointera en direction du Sud-Afrique.

Un avion de la Société du Réseau aérien transafricain vient d'étudier les possibilités de sa poussée vers le Sud, en étudiant le trajet Alger-Ouargla.

Dès maintenant, d'accord avec la Résidence générale de Tunis, la Société du Réseau aérien transafricain a mis à l'étude la ligne Tozeur-Gabès, porte ouverte sur la Tripolitaine et l'Égypte. Son directeur général en Afrique, à l'issue de son voyage à Tunis, a été reçu par le ministre résident. Le raccordement Biskra-Tozeur qui ne manquera pas de suivre la création de la ligne Tozeur-Gabès, sera un premier pas fait vers la liaison économique de l'Algérie et de la Tunisie.

Tous les milieux algériens ne peuvent qu'être favorables aux efforts poursuivis par la Société du Réseau aérien transafricain, bien connue d'eux, et qui a su s'attirer leur sympathie par sa bonne gestion et sa compréhension des intérêts purement algériens.

Le Directeur général en Afrique.

AVIS DE DÉCÈS

(*La Dépêche algérienne*, 5 avril 1923)

HUSSEIN-DEY. — Madame Veuve Lucien Logé et ses enfants ; madame veuve Alexandre Logé ; monsieur Raymond Logé ; madame veuve Erhardt ; monsieur et madame Albert Erhardt et leurs enfants ; monsieur et madame Louis Erhardt et leur fille ; les familles Martot, Combler, Brunot

Ont la douleur de vous faire part de la perte cruelle qu'ils viennent d'éprouver en la personne de

Monsieur Lucien LOGÉ,
chef mécanicien à l'aviation civile
ligne Alger-Biskra

leur époux, père, fils, frère, gendre, beau-frère, oncle, neveu, cousin et allié, décédé à l'âge de 31 ans, à Hussein-Dey, le 4 avril 1923.

Et vous prie d'assister à ses obsèques qui auront lieu le 5 avril, à 16 heures 30.
Réunion au domicile mortuaire, rue de l'Humanité, villa Lucie, à Nouvel-Ambert, Hussein-Dey.
Bureau de convois et transports funèbres. Maison Roldan, Alger. 47, rue Sadi-Carnot. Tél. 24.02. Concessionnaire du monopole.

NÉCROLOGIE
(*L'Écho d'Alger*, 8 avril 1923)

C'est avec une affluence de nombreux amis que, le 5 avril courant, ont eu lieu, à Hussein-Dey, les funérailles de Lucien Logé, chef-mécanicien de l'aviation civile, ligne Alger-Biskra.

La Société du réseau aérien transafricain n'a rien négligé pour que leur collaborateur ait des obsèques qui soient dignes de son dévouement.

Le deuil était conduit par M. Harisonn [*sic* : *Harrison*], directeur de la Maison d'Abrantès ; M. de Lavenue [???], sous-directeur de la S.R.A.T. ; M. Lévy, secrétaire ; M. Perrier, chef-pilote ; M. Gibon, pilote ; le personnel de la S.R.A.T. ; et M. Baud, conseiller municipal d'Hussein-Dey.

M^{me} Ducasse [Ducas], la femme du directeur de la Société, a tenu à prouver par sa présence, en l'absence de son mari, quelle était l'affection et la sympathie que portait M. Ducasse au défunt.

Parmi l'assistance, nous avons également remarqué la présence de M. le commandant Chattel, du capitaine Joly, de M. le lieutenant Vonflie et d'autres officiers. ainsi que de nombreux soldats de l'aviation militaire.

Au cimetière, après l'absoute, des discours ont été prononcés par M. Baud et M. Harisonn.

Nous adressons à la famille éprouvée nos condoléances attristées.

[Croisière noire]
LA MISSION HAARDT-DUBREUIL À TRAVERS LE SAHARA
(*Le Petit Provençal*, 8 mars 1923)

Touggourt, 7 mars.

MM. Haardt⁹, Audouin-Dubreuil et leurs compagnons de route ont quitté Ouargla en auto-chenilles, ce matin, à 9 heures. Ils ont été salués à leur départ par le commandant Duclos et les officiers de la garnison.

Au moment du départ de la mission, un avion commercial de la ligne d'Alger à Biskra, qui doit être incessamment prolongée jusqu'à Touggourt, attendait à Ouargla tout près des auto-chenilles. Cet avion avait à bord le directeur de la Société du réseau aérien transafricain, qui effectuait un vol d'étude en voie de l'établissement futur d'un service régulier Alger-Tombouctou.

La mission Haardt est attendue à Touggourt vers 22 heures. Des groupes de méharistes attendent son arrivée à l'entrée de l'oasis pour lui faire une escorte jusqu'au village.

⁹ Georges Haardt (1884-1932) : des Usines Citroën. Demi-frère de Gaston Haardt, propriétaire du Gaz de Beyrouth :
www.entreprises-coloniales.fr/proche-orient/Gaz_de_Beyrouth.pdf

SOCIÉTÉ du RÉSEAU AÉRIEN TRANSAFRICAIN
(*La Dépêche algérienne*, 1^{er} mai 1923)

La direction générale de la Société du Réseau aérien transafricain a l'honneur d'informer le public que M. LAROQUE a cessé de faire partie du personnel de la société.

AU SYNDICAT D'INITIATIVE
(*L'Écho d'Alger*, 10 mai 1923)

La société du réseau aérien transafricain (S. R. A. T.), qui effectue depuis l'an dernier les services réguliers Alger-Biskra-Touggourt, vient de recevoir un nouvel appareil de luxe avec limousine très confortable, que les Algérois seront curieux de voir. Pour faciliter la réalisation de ce projet, d'accord avec M. Ducas, directeur général de la S.R.A.T., le syndicat d'initiative organisera dimanche après-midi, en autos-cars, une excursion aux terrains d'aviation, avec visite des installations techniques et de l'appareil limousine en question. Prix : 10 francs. Se faire inscrire d'avance.

Départ, dimanche, à 16 heures précises, devant le Syndicat, 3, rue Dumont-d'Urville.

M. Steeg à Paris.
(*La Dépêche algérienne*, 7 septembre 1923)

M. Steeg, rentré à Paris, a repris dès hier la direction du service de l'Office du gouvernement général de l'Algérie.

Il a reçu notamment MM. Galle, délégué financier ; Mirante, directeur des affaires indigènes, avec lequel il s'est entretenu de l'enquête relative à la main-d'œuvre indigène ; Brunel, directeur de l'agriculture ; Moucheron, directeur des douanes ; ~~Albert~~ [André] Cohen, directeur de la Société du réseau aérien transafricain ; Beaugey, président de l'Ouenza*.

L'AVIATION COLONIALE
(*L'Écho de Paris*, 21 septembre 1923)

.....
La Société du Réseau aérien transafricain dessert depuis 1922 le parcours Alger-Biskra-Touggourt et doit, comme l'indique son nom, se prolonger ultérieurement à travers le Sahara, vers le Niger, le Tchad, l'A. E. F. et le Congo belge. Elle a été, jusqu'ici, subventionnée par l'État et par le gouvernement général de l'Algérie. Les délégations financières algériennes, réservant leurs subsides aux parcours Alger-Palma (tronçon de la ligne Alger-Barcelone et Marseille), et Oran-Alicante — tous deux reconnus mais non encore en service —, ainsi qu'à la ligne Oran-Casablanca déjà exploitée par les Lignes aériennes Latécoère, ont décidé de ne plus accorder pour 1924 de subvention à la ligne Alger-Biskra-Touggourt. Cette ligne, qui double une voie ferrée, présente surtout un intérêt touristique. La Compagnie ne pourra subsister qu'avec une aide importante de l'État qui devra apprécier si- le trafic commercial de cette ligne légitime une subvention.

Madagascar
(*La Dépêche coloniale*, 25 octobre 1923)

Une ligne aérienne Antsirabe-Tuléar. — Il est vraisemblable qu'au début de 1923 fonctionnera une ligne Antsirabe-Morondova-Tuléar, sur un parcours de 730 km. que l'on met quinze jours à parcourir actuellement, et que l'avion joindrait en une journée.

Le service aurait la poste, le fret et le transport de certains voyageurs. Les travaux d'infrastructure, avec un terrain tous les 60 kilomètres, seraient exécutés en 1924, par la Société du réseau aérien transafricain, avec l'aide du gouvernement général.

Société du Réseau aérien transafricain
(*La Journée industrielle*, 17 février 1924)

L'assemblée extraordinaire tenue récemment a décidé de considérer comme non avenue la récente augmentation du capital par attribution à MM. Farmann de 600 actions de 500 fr., la fourniture de matériel prévue n'ayant pas été réalisée. Elle a, en outre, décidé de ramener le capital restant de 1.100.000 fr. à 275.000 fr., par l'échange de 4 actions anciennes de 500 fr. contre 1 nouvelle du même nominal et de racheter les parts de fondateur au prix de 10 fr. la part.

(*L'Écho d'Alger*, 28 mars 1924)

Un décret a approuvé la convention avec le Réseau aérien transafricain.

Compagnie Générale Transaérienne
(*La Journée industrielle*, 10 septembre 1924)

Telle est la nouvelle dénomination de la Société du Réseau aérien transafricain, dont le siège est à Paris, 126, rue de Provence, et dont le capital vient d'être porté de 275.000 fr. à 800.000 fr. par la création de 1.050 actions de 500 francs.

Annuaire industriel, 1925 :

RÉSEAU AÉRIEN TRANSAFRICAIN (Soc. du), 126, r. de Provence, Paris, 8^e. T. Louv. 55-37 à 55-39, Centr. 46-66, Inter 10. Ad. t. Resafricer-Paris. Soc. an. au cap. de 1.350.000 fr. — Conseil d'adm. : Prés. : M. Paul Dhé ; Vice-prés. : M. André Léauté ; Adm. : MM. Henry Kapferer ; et André Cohen, direct. (42-Z-969).
